Movilización unitaria obtiere conquista para el gre

APROBADO POR EL PARLAMENTO PROYECTO IMPULSADO POR EL CONSEJO DE SAN BERNARDO.

(

el RIEL

ANO XXVII MAYO-JUNIO-JULIO-AGOSTO 69 Nros. 315-16-17-18

ESTA EDICION APARECE HOY 9 DE OCTUBRE 1969

ULTIMA H

FERRO

PARA

El mié
los ferro
nio. lle
combati
por la
ción de
cumpli
cua s
sar el
se pu
ma p
abril
haría
que
sar

TRASCENDENTALES PROBL

XI CONGRESO DE UNION

porte, presentado por la personal al es- cional, y que dicha vigencia sea a contar de enero del año en curso, dando trato igualitario a los cuatro grupos, a saber: 1º Guardia Vigilancia; 2º Planta de Trenes; 3º Patios y 4º Servicios Varios.

2º Ratificar la jornada de ocho horas, para el personal de tráfico.

3º Que el viático de la Planta de servicio sea pagado conforme al jornal del último grado del escalafón de esta planta.

4º Exigir que se elimine la actual pauta de viático decretado por DPC Nº 3.699 del 21 de diciembre de 1960; y que éste sea cambiado por otro, que se ajuste a la realidad, ya que el actual en vigencia, no refleja las necesidades actuales del personal en servicio.

5º Que aquellos compañeros que se desempeñan en labores administrativas, se les cancele su jornal conforme a la última renta del escalafón planta de servicio a jornal. (Conductores trenes carga, y oficiales patios).

6º Que se cancele prima de kilometraje para todo el personal de tráfico.

7º Que todos los personales que trabajan afectos a la Ley 10.383 sean definitivamente incorporados a la Empresa como reemplazantes ocasionales.

8º Que el personal de la Red Norte, se les

el personal de Guardia Vigilancia de Transporte se les pague un año de abono por cada cinco trabajados, conforme al Art. 4º de la Ley 3.997, toda vez que sus labores se realizan a plena intemperie, en turnos diurnos y nocturnos en forma rotativa.

11º Que el personal que se desempeña como portaequipajes ad-honorem, sea contratado definitivamente por la Empresa, a través de toda la Red.

12º Que el personal que trabaja en bodegas de carga, y equipajes, sea incorporado a la como cuadrillas trateras como en la actualidad.

13º Exigir que el Jefe de la Guardia, salga de este mismo personal, correspondiéndole al más antiguo de cada zona, gozando de la renta que actualmente tiene el administrativo de estos servicios.

14º Que el escalafón de la Guardia Vigilancia de Transporte comience con el grado 18º al 6º de la Escala Administrativa, y que se les dé la categoría de empleados, por ser sus labores similares y de más sacrificio que el empleado administrativo.

15º Que la Empresa debe construir un hogar en la Estación Alameda, para el personal de Transporte en general.

16º Que la diferencia de la escala "A" de la Comisión Tripartita, sea incorporada al sueldo base, como igualmente la asignación especial del 7,5%, Ley Nº 16.840.

17º Que el pago de viático único, permita paliar los gastos que originan el servir en trenes de largo recorrido, los que en

y 10º.

21º Que se pague
no inferior al
do a personal que
guardias vigilancia

22º Que se haga extensivo
nas el pago de
todo el personal de
la guardia vigilancia
paga actualmente en la
da zona.

Se levanta la reunión
el día 20 de junio, a las 1
finalizados y aprobados lo

FIRMAS PARA CO

Sergio Poblete R., Pr
Rozas R., Secretario; Orla
Defensor; René Sánchez
gio Vargas, Delegado; Ju
do; Juan Donoso E., Del
gos J., Delegado; Orland
nal; Heriberto Espinoza
gino Ahumada, Fratern
Fraternal; Fernando Ga

V O T

Esta Subcomisión a
nitud, la petición pres
pañeros de la Red Nor
trenes fierreros de la
y Atacama, y que dice
rán entregados a las C
ticulares (Cía. Minera

F I R M

Sergio Poblete R.
Rozas R., Secretario;
Defensor.

NIVE

POSICION DEL GREMIO

Sólo la clase obrera es capaz de realizar los cambios estructurales

INFORME DE LA COMISION RESPECTIVA

Esta Comisión se constituyó a las 16,30 horas del día 19 de junio de 1969, en Santiago, calle Echaurren Nº 301, local en que se celebra el XI Congreso de la Unión de Obreros Ferroviarios de Chile, quedando constituida de la siguiente forma:

Presidente:	Sergio R. Bustamante	Maestranza Santiago.
Secretario:	Jorge Montecinos G.	Transporte Chillán.
Relator:	Juan Ossandón C.	Maestranza Coquimbo.
Vocales.	Ricardo Saavedra A.	Vía y Obras Loncoche
	Segundo Romero Rojas	Transporte Rancagua
	Alfredo Reyes S.	Maestranza Barón
	Iván López	Maestranza Barón
	Amador Díaz Varas	Consejo Talagante
	Ramón Muñoz	Vía y Obras Barón
	Gilberto Herrera	Maestranza Barón
	Luis Guajardo	Vía y Obras Los Andes
	Carlos Yáber T.	Obras San Eugenio
	Lorenzo Madariaga N.	Maestranza Copiapó
	Rodolfo Mura	Maestranza Los Andes

Después de un largo debate de las intervenciones de la casi totalidad de los compañeros que representan las diferentes tendencias en juego, llegamos a las siguientes conclusiones.

"La Unión de Obreros Ferroviarios de Chile, sabe muy bien que la lucha por los objetivos económicos y sociales del gremio en los marcos de la sociedad capitalista actual, no solucionará el problema básico de sus afiliados que entroncan en sus condiciones de trabajadores explotados y oprimidos por el yugo capitalista. Sabe que más allá de la lucha por el salario y la justicia social, está la guerra de clases por suprimir el sistema del salario mínimo y por edificar una sociedad sin explotados y explotadores.

Es por eso que renunciaríamos a nuestra calidad de organización sindical proletaria de vanguardia, sino inscribiera en la portada de sus estatutos y reglamentos, una sola profesión de fé en los destinos de la clase obrera y una rotunda confianza, en que esa meta, solo es posible mediante una intransigente lucha de clases contra los patrones capitalistas y su estado burgués.

La lucha de clases como método de combate, tal es el orden de toda organización sindical proletaria que se aprecie de combativa y que se coloque en la vanguardia de la

(Pase a la Pág. 16).

y Mtza. Ovalle ...
Sub—Sec. Finanzas: JUAN DIAZ DIAZ, ...
Yungay.

SOLO LA CLASE...

(Viene de la Pag. ...)

lucha emancipadora de las masas oprimidas del campo y de la ciudad.

Los ferroviarios que ocupan un lugar destacado e importante en las filas de la clase obrera chilena, no pueden renunciar a esta definición.

Pero a la vez comprendemos que nuestra lucha actual y futura, no puede desconocerse el hecho histórico de que Chile y America Latina, en su conjunto, forman un núcleo semicolonial oprimido por el imperialismo extranjero, detenido en su progreso, por el atraso agrario feudal y la división de esta parte del mundo, en estas Repúblicas Latinoamericanas. Es por eso, que inscribe en su programa de acción, la preocupación permanente por liberar a los pueblos del yugo asfixiante del imperialismo extranjero, por liquidar el atraso agrario y asegurar su marcha hacia el progreso y el bienestar de las masas latinoamericanas.

"La Unión de Obreros Ferroviarios de Chile" expresa su firme convicción de que sólo la clase trabajadora será capaz de hacer los cambios estructurales de esta sociedad en que vivimos. No creemos que el solo cambio de hombres o de partido en la conducción de los destinos del país pueda producirlo. Sólo cuando la clase obrera, los campesinos y los empleados como clase, tengan en sus manos la dirección política, económica y social del país, sólo entonces podemos dar a Chile y América, la seguridad de la construcción de un régimen en que el hombre sea ajeno al temor y marche seguro a la conquista de su destino.

Entretanto, en la transición que, naturalmente debe haber, entre un hecho y otro, es nuestra obligación poner el acento en aquellas cuestiones de carácter inmediato que debe constituir el pensamiento básico de los ferroviarios de Chile. Debemos luchar sin desmayo en la defensa de las empresas del Estado, que constituye actualmente la base de la economía auténticamente nacional. La defensa intransigente de todas las riquezas naturales de Chile, especialmente, aquellas que forman las industrias extractivas como el cobre, el hierro, el petróleo, etc.

Nuestra obligación es: Exigirle al Gobierno y al Poder Legislativo la nacionalización de todas nuestras riquezas básicas como son: el cobre, el hierro, petróleo, manganeso, etc., etc., explotado por los monopolios extranjeros, que son los responsables del estado del subdesarrollo en que se encuentra nuestra América Latina.

Sostenemos que: el régimen actual, fundado en la propiedad privada de los medios de producción y la explotación del hombre por el hombre, debe ser substituido por un régimen social y político en que los medios de producción pertenezcan a la colectividad.

COMO MEDIDA PARA SOLUCION INMEDIATA PROPONEMOS:

Que se construya la variante de Marga—Marga—Peñahuel, que significa la economía en tiempo de 2 hrs. y cuarto (2,1/4), lo que traería como consecuencia un considerable incremento de entradas para la empresa, ya que en la actualidad es atendido por empresas particulares de transportes (carretero).

Que hace suyo la petición presentada por los delegados del Consejo de Arica y solicitamos el apoyo de la plenaria para que se forme una comisión integrada por dirigentes nacional, de la Unión Ferroviaria de Arica, dirigentes de los ferrocarriles bolivianos, directivos de la empresa, tanto chilenos como bolivianos, para que en conjunto, se aboquen al estudio y a la solución de la materia.

Esta Comisión deja a consideración del Congreso el trabajo realizado.

SERGIO R. BUSTAMANTE,
Presidente.
JORGE MONTECINOS G.,
Secretario.
JUAN OSSANDON C.,
Relator.